

## **MULTIMODAL USULIDA TASHISHLARNING MAMLAKAT VA MINTAQALAR RIVOJLANISHIDAGI O‘RNI**

**Ergashev B., Samatov G., Burxanov J, Kodirov J.**

Tashkent davlat transport universiteti

### **ANNOTATSIYA**

*Iqtisodiy o‘shning strategik muhim shartlaridan biri O‘zbekistonning doimiy rivojlanayotgan transport - logistika infratuzilmasidir. Hozirgi vaqtda bu yo‘nalishning rivojlanishi "2018 — 2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida" prezident farmoni tartibga soladi. Hozirda O‘zbekiston iqtisodiyotining asosiy yo‘nalishlari bu:*

- *O‘zbekistonning iqtisodiyoti va transportini jahon iqtisodiy hududiga integratsiyasi;*
- *Ishlab chiqarish va aholi turmush darajasining o‘shishi;*
- *O‘zbekiston hududidan o‘tuvchi xalqaro transport yo‘laklarini rekonstruksiya qilishni ko‘zda tutuvchi mamlakatning transport va terminal-ombor infratuzilmasini rivojlantirish.*

*O‘zbekiston iqtisodiyotining rivojlanishining asosiy sharti - bu jahon savdosi, transport jarayonlarining globallashuvi va natijada yuklarni etkazib berish sxemalarining murakkablashuvi to‘g‘risida etarli tasavvurga ega bo‘lish uchun zarur bo‘lgan yuqori moslashuvchan xususiyatlarga ega bo‘lishdir. Shuningdek saqlash va tashish jarayonidagi xarajatlarni optimallashtirishdan iboratdir.*

**Kalit so‘zlar:** *Kontreyler usulida tashishlar, infratuzilmalar, terminallar.*

### **ABSTRACT**

*One of the strategically important conditions of economic growth is the constantly developing transport and logistics infrastructure of Uzbekistan. Currently, the development of this direction is regulated by the presidential decree "on measures to improve the transport infrastructure in 2018-2022 and diversify the foreign trade routes of cargo transportation". Currently, the main directions of the economy of Uzbekistan are::*

- *Integration of Uzbekistan's economy and economy into the World Economic Area;*
- *Increase in production and living standards of the population;*

*- Development of the country's transport and terminal-Warehouse infrastructure for reconstruction of international transport corridors passing through the territory of Uzbekistan.*

*The main condition for the development of the economy of Uzbekistan is to have highly flexible features, which are necessary for a sufficient understanding of the complexities of World Trade, the globality of transport processes and, as a result, the schemes for the delivery of goods. It is also a technique from optimizing costs in the process of storage and transportation.*

**Keywords:** *Piggyback transportation, infrastructure, terminals.*

### **АННОТАЦИЯ**

*Одним из стратегически важных условий экономического роста является постоянно развивающаяся транспортно-логистическая инфраструктура Узбекистана. В настоящее время развитие этого направления регулируется указом президента «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры на 2018-2022 годы и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов». В настоящее время основными направлениями экономики Узбекистана являются:*

*- Интеграция экономики и экономики Узбекистана во всемирное экономическое пространство;*

*- Повышение производства и уровня жизни населения;*

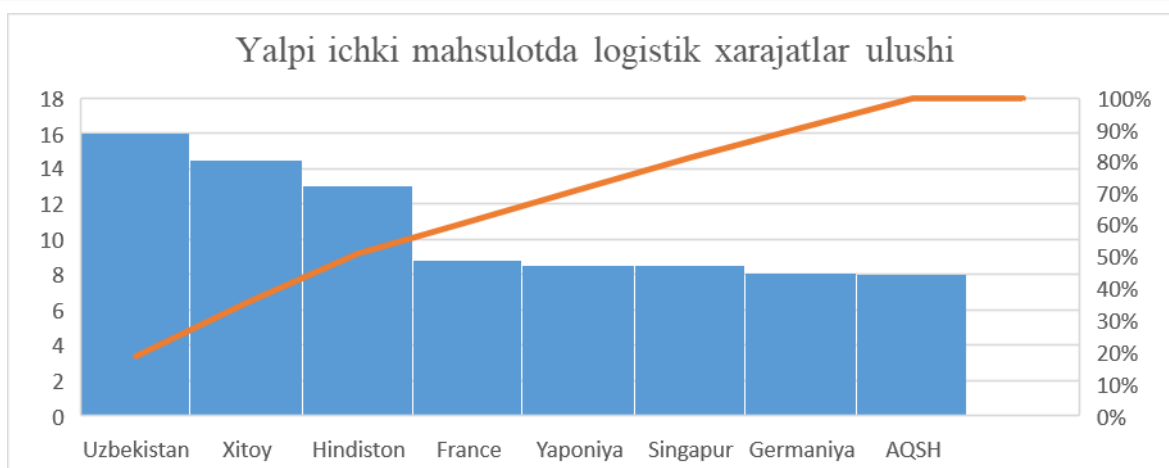
*- Развитие транспортной и терминально-складской инфраструктуры страны для реконструкции международных транспортных коридоров, проходящих по территории Узбекистана.*

*Основным условием развития экономики Узбекистана является наличие очень гибких функций, которые необходимы для достаточного понимания сложностей мировой торговли, глобальности транспортных процессов и, как следствие, схем доставки грузов. . Это также метод оптимизации затрат в процессе хранения и транспортировки.*

**Ключевые слова:** *контрейлерные перевозки, инфраструктура, терминалы.*

### **KIRISH**

Hozirgi vaqtda O‘zbekiston iqtisodiyoti logistika xarajatlarining yuqori darajasi bilan ajralib turishi mumkin, bu esa ishlab chiqarish va savdoga o‘ta salbiy ta‘sir ko‘rsatadi. Armstrong & Associates Inc ma‘lumotlariga ko‘ra. O‘zbekistonning yalpi ichki mahsulotidagi logistika xarajatlarining ulushi 16% dan oshadi. Taqqoslash uchun, 1-rasmda turli mamlakatlarning yalpi ichki mahsulotidagi logistika xarajatlari darajasining diagrammasi ko‘rsatilgan.



**1.1 -rasm** – Rivojlangan mamlakatlar va O‘zbekistonning yalpi ichki mahsulotidagi logistika xarajatlari ulushi

Yalpi ichki mahsulotda logistika xarajatlari ulushi bo‘yicha jahon o‘rtacha ko‘rsatkichi 11,4% ni tashkil qiladi. Bu shuni ko‘rsatadiki, O‘zbekiston yuk egalarining xarajatlari chet el rivojlarga davlatlarga qaraganda deyarli ikki baravar yuqori, shuning uchun ularni kamaytirish vazifasi O‘zbekiston uchun juda muhim.

O‘zbekistonda logistika xarajatlarining yuqori bo‘lishining sabablari:

- transport infratuzilmasi va texnologiyasining yetarli darajada rivojlanmaganligi;
- yo‘lovchi va yuk tashish texnologiyalarining nomukammalligi;
- transport sohasida kadrlar tayyorlashning yomonligi;
- transport sohasidagi qonunchilik bazasining nomukammalligi

Logistika xarajatlarini kamaytirish yo‘llari yangi logistika sxemalarini izlashda va optimallashtirishda, shu jumladan turli transport turlarining o‘zaro ta‘sirining yangi sxemalarini izlashdan iborat.

Transport infratuzilmasining yetarli darajada rivojlanmaganligi, transport sxemalari, tovarlarni saqlash va bojxona protseduralarining nomukammalligi, shuningdek, tashish texnologiyalari, ko‘p sonli harakatlanuvchi tarkib, uskunalar va transport-logistika markazlarining logistika xizmatlarining xalqaro standartlariga mos kelmasligi. Logistika xizmatlari bozorining rivojlanmaganligiga olib keladi va natijada O‘zbekiston respublikasi hududidan o‘tadigan transport koridorlarining yuqori daromadli yuk oqimlarini chetlab o‘tadi.

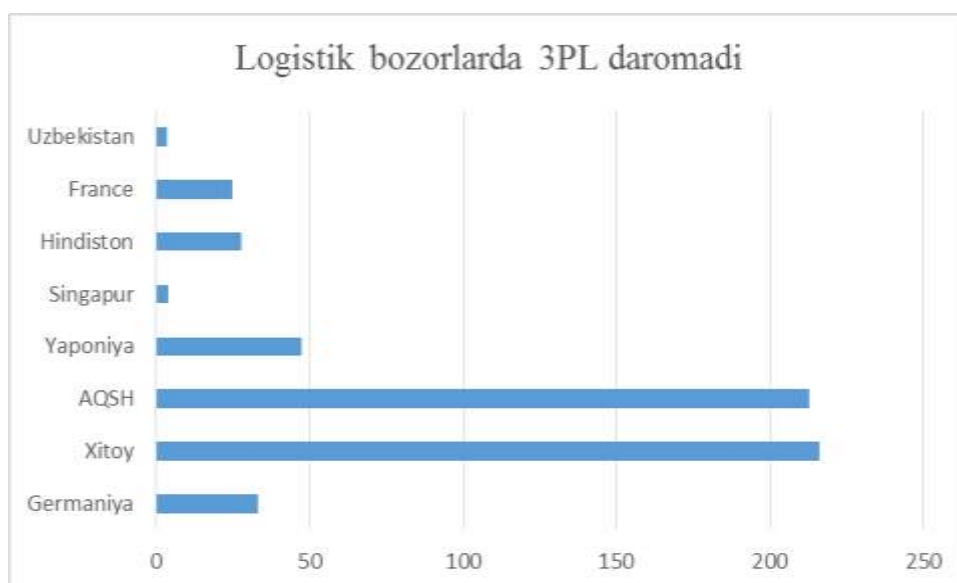
## **MUHOKAMA VA NATIJALAR**

Zamonaviy biznes sharoitida logistika - bu kompaniya xarajatlariga sezilarli ta‘sir ko‘rsatadigan vosita. Shu munosabat bilan, hozirgi vaqtda biznes tashish va saqlash masalalariga katta e‘tibor qaratmoqda, shuning uchun zamonaviy sharoitda tashish shartlariga, aloqa tezligining yuqori bo‘lishiga va jozibador tarif siyosatiga

rioya qilish muhim ahamiyatga ega. Yuqoridagi omillarning nomukammalligi logistika xizmatlari bozorida O‘zbekiston tashuvchilarini jozibasini bir oz pasaytiradi.

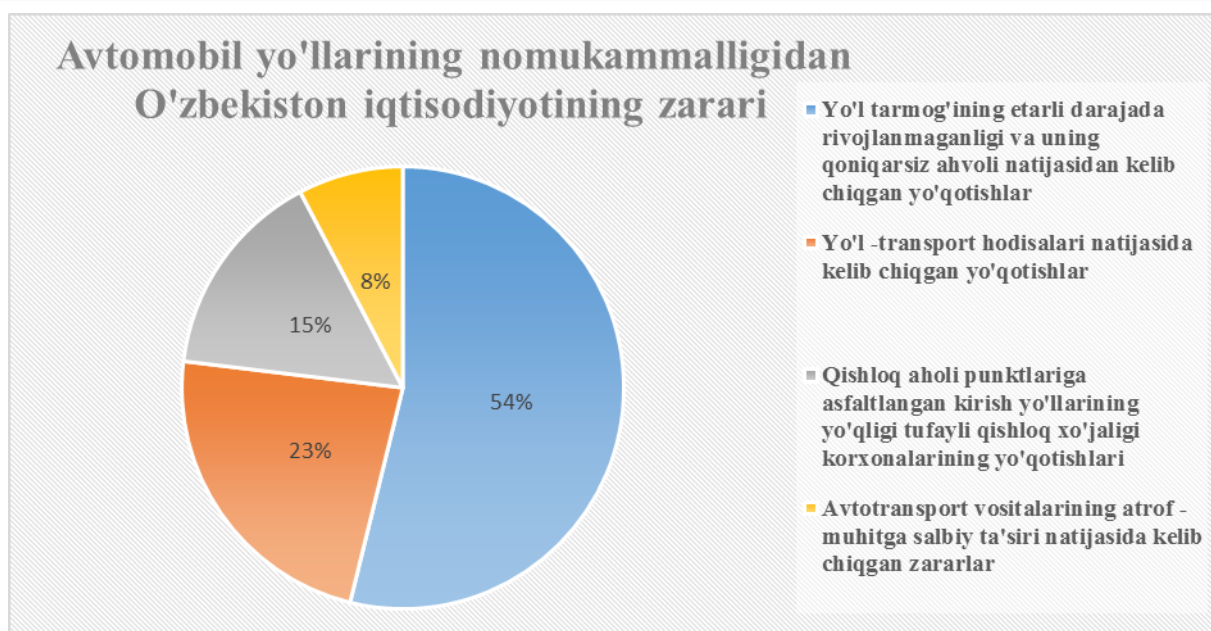
Hozirgi kunda dunyodagi eng rivojlangan 3PL logistika bozorlari AQSh va Evropa mamlakatlari bozoridir.

Amerikaning Armstrong & Associates Inc kompaniyasi o‘tkazgan tadqiqotlarga ko‘ra so‘ngi yillardagi davlatlarning 3PL daromadi izlanishlar natijalariga ko‘ra, 3PL transport-logistika bozorining ahamiyati va hajmi bo‘yicha O‘zbekiston dunyoning rivojlangan mamlakatlaridan ancha quyidagi o‘rinni egalladi (2 -rasm).



1.2 -rasm – Dunyoning turli mamalkatlaridagi logistika bozorida 3PLning daromadi.

Mutaxassislarning fikricha, Mustaqil hamdo‘stlik davlatlari (MDH) har yili yo‘l tarmog‘ining rivojlanmaganligi natijasida iqtisodiyotning transportga bo‘lgan ehtiyojini qondira olmasligi sababli yalpi ichki mahsulotning 3% dan ko‘prog‘ini (41 344 979.75 dollar) yo‘qotadi (3-rasm). MDHda avtomobil yo‘llarining yuqori darjada zararlanishi natijasida avtomobillarda tashishlar narxining qo‘shimcha 1,3-1,5 barobar oshishiga olib kelyabti.



4-rasm. Avtomobil yo'llarining nomukammalligidan iqtisodiyotga yetkazilyotgan zarar.

O'zbekistonning xalqaro tranzit salohiyatini amalga oshirish va eksport va importni transport bilan ta'minlash uchun, birinchi navbatda, butun transport majmuasini jahon transport tizimiga integratsiyalash zarur. Bugungi kunda dunyoda uchta iqtisodiy markaz shakllangan: Sharqiy Osiyo, Shimoliy Amerika va G'arbiy Evropa, ular o'zaro munosabatlarni doimiy ravishda ta'minlab turishlari kerak. O'zbekiston esa Osiyoning (ishlab chiqaruvchi) va Evropaning (iste'molchi) o'rtasida joylashgani uchun qulay geografik joylashuvga ega va bu qulaylikdan samarli foydalanish lozimdir.

Xalqaro va ichki yuk tashishlarning ko'pligi to'g'ridan-to'g'ri mamlakatning iqtisodiy rivojlanishga bog'liq. Yuk tashish hajmi 2010-2016 yillar oralig'ida pasaygan bo'lsa-da, 2008 yildan 2010 yilgacha bo'lgan davrda, tovar ayirboshlash qisqa muddatli retsessiya holatiga kirgan moliyaviy inqiroz va global pandenimiya davrini hisobga olmasak, 2000 yildan to hozirgi kungacha doimiy o'sish kuzatilgan.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ tijorat tuzilmasi sifatida, birinchi navbatda, O'zbekiston temir yo'llari infratuzilmasi uchun qo'shimcha yuk hajmini jalb qilishga va natijada kompaniya daromadlarining o'sishiga yo'naltirilgan. Bu vazifani bajarish uchun butun xolding logistika faoliyatini kompleks rivojlantirish zarur. Ilg'or logistika texnologiyalarini joriy etish, mijozlarga yo'naltirilgan yangi transport mahsulotlarini yaratish, terminal va logistika infratuzilmasi va 3PL xizmatlarini rivojlantirish, O'zbekiston va xalqaro logistika bozorida yuk jo'natuvchilarning

sodiqiligini oshirish orqali transport jarayonini optimallashtirishni takomillashtirish zarur. Yuklarni tashishni optimallashtirish uchun asos intermodalizm tamoyillariga asoslangan tashish jarayonining yagona texnologiyasi bo'lishi kerak. Hozirgi vaqtda intermodal transport sxemalarining keng doirasidan ikkita asosiy modelni ajratish mumkin: okean va kontinental. Birinchisi, temir yo'l yoki avtomobil ishtirokida to'ldirilgan, suv transportidan foydalanishga asoslangan xalqaro transportni o'z ichiga oladi. Ikkinchi model to'g'ridan-to'g'ri avtomobil transporti o'rniga turli transport turlaridan izchil foydalanishni nazarda tutadi. Kontinental modelning (bundan buyon matnda KM) paydo bo'lishining ikkita sababi bor: **birinchidan**, temir yo'l transporti xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniyalarning asosiy qismi avtomobil transporti xizmat ko'rsatadigan kichik partiyalarga kirishga bo'lgan istagi. **ikkinchidan**, transport kompaniyalari va ularning xaridorlarining xohishi katta, ishtirokning asosiy ulushini arzonroq temir yo'l transportiga o'tkazish orqali tashishdan tejang. Umuman olganda, KM - bu ichki yoki xalqaro yo'nalishda amalga oshiriladigan intermodal transport bo'lib, unda avtomobil tashish faqat "birinchi va oxirgi kilometrlarda" amalga oshiriladi va transport ishlarining asosiy qismi temir yo'l yoki suv orqali amalga oshiriladi. transport. KM juda xilma-xil, chunki u ko'plab transport birliklari va texnologiyalaridan foydalanishni o'z ichiga oladi. Intermodal birlik sifatida siz konteyner, almashtirish korpusi, avtoullovning yarim tirkamasi va boshqalarni ishlatishingiz mumkin. Intermodal tashishning kontinental modeliga temir yo'l transporti yuk tashuvchi transport vositalari kiradi, bu temir yo'l bog'lari tomonidan qo'llab-quvvatlanadigan ixtisoslashtirilgan yo'l yarim tirkamalari yordamida vagonlardan foydalanmasdan temir yo'l infratuzilmasidan foydalanish bilan tavsiflanadi. KM -dan foydalanishning asosiy vazifasi - qimmatbaho avtomobil transportini tashishda ishtirokini kamaytirish orqali xarajatlarni kamaytirish.

Ko'p sonli havolalar mavjudligi bilan ajralib turadigan zamonaviy tovar zanjirlari ko'pincha okean va kontinental modellardan foydalanishni o'z ichiga oladi. Bunday kombinatsiya muqarrar, masalan, konteynerni qit'aga etkazib berish va uni keyingi qabul qiluvchining "eshigiga" ichkariga tashish. Okean va kontinental model kombinatsiyasining oraliq elementi transport -logistika markazlari hisoblanadi.

O'zbekiston temir yo'llarining logistika biznesini rivojlantirish strategiyasi, terminallar va omborlar faoliyatini rivojlantirish kontsepsiyasi o'z ichiga oladi. O'zbekiston temir yo'llari, hozirgi vaqtda O'zbekiston Respublikasi rahbariyati mamlakat ichidagi intermodal transportni rivojlantirishga katta e'tibor qaratmoqda.

Yuklarning ayrim turlarini tashishda, masalan, tez buziladigan, transportni tanlashda asosiy mezon transport turini tezlik mezoniga ko'ra baholash hisoblanadi.

Shu munosabat bilan, Toshkent – Qashqadaryo, Navoiy - Farg‘ona vodiysi kabi avtomobil yo‘llari tarmog‘i yuk oqimlari hisobiga judda intensivdir, ayniqsa Avtomobil yo‘llari zararlangan va talabga javob bermaydigan joylarda temir yo‘l transporti juda dolzarbdir.

Avtomobil va temir yo‘l transporti ishlarining qiyosiy xarakteristikasidan shuni anglash mumkinki, hozirgi vaqtda avtomobil transporti kam tonnali yuklarni shahar ichi va tumanlararo tashishda samarali bo‘lib, o‘rta va uzoq masofalarda temir yo‘l transporti bilan raqobat qila olmaydi.



#### 4. Yuk avtomobilar xarakati natijasida shaxarda kelib chiqadigan muamolar

Tashishni o‘z vaqtida va sifatli bajarish uchun talab etiladigan yana bitta muhim talablardan biri bu ratsional marshrutni tashkil qilishdir. Hozirgi vaqtda ko‘p miqdordagi yuk oqimi viloyat markazlarida to‘plandi. Bu butun mamlakat bo‘ylab transport iste‘molchilarining notekis joylashuviga transport tizimlarining viloyat va viloyat markazlariga yo‘naltirilganligi bilan bog‘liq. Masalan, Toshkent shaharining yo‘l tarmoqlar halqali arxitekturasi tufayli O‘zbekiston bo‘ylab vodiya va vohadan vodiya o‘tuvchi katta miqdordagi yuk oqimlarini o‘z -o‘zidan Shaxar bo‘ylab o‘tishga majbur qiladi va natijada katta miqdordagi transport vositalarini Toshkent shahrining markaziy qismida katta tirbandliklarni keltirib chiqishga sabab bo‘ladi.

#### **XULOSA**

Shuni ham ta’kidlash joizki, Toshkent viloyatidagi yuklarning katta qismi avtomobil yo‘llari bilan tashiladi. Bir qator yirik transport loyihalarini o‘z ichiga olgan Toshkent va Toshkent viloyatidagi yo‘llar tarmog‘ini rivojlantirish bo‘yicha juda katta hajmli dasturlarga qaramay, yo‘llar tirbandligi muammolarini hal qilish juda dolzarb va uni yechimi faqatgina yo‘l infratuzilmani modernizatsiya qilishda bo‘libgina qolmay. Bunday maslalarga kompleks yechim kerak, bu esa yangi yo‘llar va yo‘l birikmalaridan qurishdan tashqari, yukning bir qismini boshqa transport

turlariga yoʻnaltirish va yangi kombinatsiyalangan transport sxemalarini ishlab chiqishni taqazo qoladi.

### **REFERENCES**

1. Ergashev, B. Z. O. G. L., & Samatov, G. A. (2021). KONTRAILERLI TASHUVLARNI TASHKIL ETISHNING AFZALLIKLARI. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(7), 235-238.
2. Rajapov, A., Jian, M., Hayrutdinov, S., & Ergashev, B. (2018, June). Supply Chain Managerial Decision-Making Practices Effect Under Various Scenarios. In *International Conference on Intelligent and Interactive Systems and Applications* (pp. 661-667). Springer, Cham.
3. Алаев, М.М. Типизация схем транспортно-грузовых терминалов [Текст]/ Р.Р. Стуров, Р.Р. Гусейнов, М.М. Алаев // Мир транспорта, 2010. – № 5. – С. 68-71.
4. Александрова, К. Америка: пионер контрейлерных перевозок [Текст] / К. Александрова // РЖД Партнёр. – 2012. – Спецвыпуск «Контрейлерные перевозки». – С. 50-52.
5. Алибеков, Б.И. Логистика грузовых перевозок региональных транспортных систем: моделирование и управление / Б.И. Алибеков. – Ростов-на Дону: РГУПС, 2010. – 179 с.